

# INFLUENCIA DEL CONSULADO DE BUENOS AIRES EN LA HABILITACION DE DOS PUERTOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES: ENSENADA DE BARRAGAN Y CARMEN DE PATAGONES

Larga y dura fue la contienda que tuvo que librar el Consulado de Buenos Aires, institución creada en 1794 para la defensa y fomento del cuerpo mercantil del virreinato del Río de la Plata, para conseguir que maduraran los proyectos de habilitación de puertos en la banda occidental del estuario. Las consecuencias recién asomarán después de la independencia, pero tal como se presentan, demuestran indudablemente haber sido el fruto del esfuerzo y de la firme voluntad de los hombres que integraron el organismo consular. Entre ellos se destaca la figura insigne de Manuel Belgrano, secretario del Consulado, cuya influencia no dejaremos de notar en todas las fases de este desarrollo histórico.

Sería imposible reducir o enumerar en estas páginas el cúmulo de actividades de la institución mercantil en beneficio del comercio ríoplatense y sólo acotaremos que se tradujeron en nuevos caminos, puentes, muelles, establecimientos educacionales, etc., así como numerosas disposiciones destinadas a agilizar y fomentar el comercio interno y exterior de estas tierras.

Es necesario retroceder en el decurso de los siglos para encontrar el origen del problema que se observa en el río de la Plata. Ya poco después de la fundación de Buenos Aires por Garay, es cerrado su puerto al comercio directo con la Península, por la Real Cédula de Ampudia (1606). Pasará un siglo y medio en que, con ciertas alternativas, se mantiene esta estricta prohibición, hasta la aparición del "Reglamento de libre comercio" de 1778, por el que se habilitan los puertos de Buenos Aires y Montevideo como puertos mayores. Pero por los mismos privilegios que la Corona otorga a la segunda de estas ciudades, la capital virreinal va perdiendo lentamente las prerrogativas que le concedía la ordenanza, mientras que Montevideo se transforma en el puerto de mar por excelencia, coadyuvado por las ventajas que le pro-

porciona su misma constitución geomorfológica. La navegación del Plata ciertamente era dificultosa; las aguas barrosas ocultaban gran cantidad de peligros para los novicios que no supieran ir bordeando los bajos y que no pudieran avisorar los repentinos cambios atmosféricos, que convertían la mansa corriente en procelosas y traicioneras olas encrespadas. Los inconvenientes naturales eran causa suficiente para que todo el comercio marítimo se centralizara en la Banda Oriental, pero no para que una ventaja se transformara en un derecho consuetudinario de exclusividad, tal como el que se atribuyeron los montevidEOS.

Al nacer la institución consular el proceso ya había rebasado los límites de la tolerabilidad, provocando la reacción de los mercaderes porteños, que intentamos describir someramente. Es así que buscan obviar todos los inconvenientes, levantando mapas, construyendo el muelle de Buenos Aires y el de Barracas, balizando la entrada al fondeadero, etc. Pero con ello no podían rebatir los argumentos de los orientales, que pretextaban poseer un puerto más seguro, al abrigo de las sudestadas y carente de los bancos de arena y toscales, que flanqueaban toda la costa de la capital. Era necesario encontrar un puerto natural y éste se encontraba más cerca de lo que imaginaban.

Se hallaba en un golfo situado al sudeste de la ciudad, a unas quince leguas de distancia. Sus aguas calmas y alimentadas por el río Santiago, hasta principios del siglo XIX sólo habían sido frecuentadas por contrabandistas, piratas y pequeñas lanchas del tráfico fluvial, obligadas a refugiarse en este remanso ante la vecindad de una tormenta. Era la Ensenada de Barragán, cuyo nombre se pierde en la lontananza histórica, pudiendo ser atribuido a cierto comisionado Barragán, que en 1720 enviaba a esas regiones el Cabildo de Buenos Aires. En la tercera década del siglo XVIII se había instalado allí una guardia para prevenir las arribadas de los portugueses de la Colonia del Sacramento, pero esta avanzada de la civilización no había prosperado hasta el 1800. El canto de las aves silvestres o el piafar de los potros salvajes era lo único que quebraba la calma del páramo salpicado de bañados, donde en la lejanía se vislumbraba entre los tunaes el techo de algún rancho aislado. Recién a fines de siglo se levantaban algunas edificaciones sobre la costa que, por inspiración del rico comerciante y hacendado Agustín Wright, constituirán el 5 de mayo de 1801 los prolegómenos de la población de Nuestra Señora de las Mercedes en la Ensenada de Barragán. El capitán Francisco Javier de Reyna inicia a los pocos meses la construcción del fortín, basado en los planos de trazado para la villa, que había confeccionado el matemático Pedro Antonio Cerviño. Nace así un oasis en las latitudes sin confín de la pampa, hasta ese momento poblada por salvajes transhumantes y aislados establecimien-

tos ganaderiles. Hasta entonces, ni puerto, ni pueblo, ni movimiento comercial alguno. Sólo contrabandistas, leyenda y quietud (1).

Pero ya con anterioridad a este primer establecimiento permanente encontraremos en el Consulado una propuesta, en la que germinan sus intenciones por fomentar la Ensenada como puerto para el tráfico costanero y el comercio de ultramar. En febrero de 1798 se comisionaba al primer cónsul José González de Volaños para que peticionara ante la superioridad virreinal, a fin de obtener autorización para poder confeccionar un plano exacto del "puerto de la Ensenada y su costa". Conseguida la venia solicitada, se encomienda la tarea a dos hombres que ya se habían distinguido en las comisiones demarcadoras de límites y en las expediciones posteriores de Félix de Azara: Pedro A. Cerbiño y Francisco Insiarte. También se habían destacado en la confección del relevamiento de la costa de Buenos Aires, empresa que la Junta del Consulado les encomendara en 1796, en colaboración con el piloto Joaquín Gundin.

La tarea se desarrolla con una celeridad extraordinaria; el 3 de marzo Volaños presenta a la Junta "un Plano del Puerto de la Ensenada con toda exactitud" y "una Carta esférica del Río de la Plata, con el derrotero para entrar en él, y dirigirse al referido Puerto de la Ensenada" (2). La acción que inmediatamente emprende el Consulado demuestra claramente que los relevamientos habían tenido algo más que un simple fin ilustrativo; que se pensaba crear en la banda occidental del Plata un puerto estable, para contrarrestar la sensible hegemonía que venía ejerciendo Montevideo. Basándose en el dictamen del síndico Juan Ignacio de Ezcurra, la Junta eleva una representación al rey, reclamando que en "la Punta de Tierra, a la entrada del puerto, que llaman de Lara", en Punta Piedras y en Atalaya, se construyan linternas (faros), semejantes a las que se estaban proyectando para el Cerro de Montevideo y la isla de Flores. Al acompañar los correspondientes planos, se postulaba el libre acceso de las naves a la Ensenada, siempre que ésta fuera habilitada por la Corona. Al mismo tiempo se enviaba copia de la representación y del material cartográfico a todos los Consulados de España y al agente acreditado ante la Corte, para

(1) Todo el material del presente artículo ha sido condensado de un punto del capítulo XI de la obra *"El Consulado de Buenos Aires y sus proyecciones en la historia del Río de la Plata"*, del autor y que fuera presentada como tesis de doctorado en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires.

(2) ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, *"Actas y documentos del Consulado de Buenos Aires"*, tomo III, págs. 34 a 144. ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, División Colonia, Sección Gobierno; Sala 9, Anaquel 4, estante 7, N° 6: *"Consulado - Legajo 4, expediente 24"*. ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, *"Acuerdos del Cabildo"*, serie III, tomo II, págs. 313 y 316. En esta última documentación los planos entregados se detallan de la siguiente manera: "la Carta esférica del Río de la Plata hecha por don Juan de Insiarte, el Plano de la ensenada por don Pedro Cerbiño, y el referido Insiarte, la derrota para dirigirse a la dicha, ensenada por Don José de la Peña".

conseguir su apoyo en la empresa y la impresión de las láminas que reprodujeran los mapas antes mencionados <sup>(3)</sup>.

Era lógico que, conociendo en España el derrotero al río de la Plata y la entrada a ese puerto seguro, que evitaba los inconvenientes de carga, descarga y trasbordo en Montevideo, numerosas embarcaciones con cargamentos directamente destinados a la capital virreinal, tomarían esta nueva ruta. Esas modificaciones de curso y la consiguiente presión que ejercerían los comerciantes y armadores navales españoles, engendraría un ambiente totalmente favorable, cuando se presentara un pedido de habilitación total para el puerto de Ensenada.

Pero la organización mercantil tampoco descuidaba el conquistar bases en el aspecto americano, por lo que remitía al Cabildo un duplicado del plano y derrotero de la Ensenada, "para que en la parte que lo tubiese por conveniente, tome la determinación conducente". Y no faltó el apoyo del Ayuntamiento, viejo aliado y defensor de la gran mayoría de los proyectos consulares. El 5 de mayo acordaba que el alcalde de primer voto preparara el informe a la Corona, interesándose plenamente por el intento del Consulado <sup>(4)</sup>.

El compás de espera es breve; pasa menos de un mes y ya piden varios comerciantes poder entrar a la Ensenada con sus naves, sin tener que descargar en Montevideo. El 22 de junio, el virrey Olaguer y Feliú pasa al Consulado la instancia hecha por el comerciante porteño D. Tomás Fernández, "para traer de Montevideo á la Ensenada de Barragan su Fragata nombrada San Martin". Ocho días después se verá la contestación de la Junta, que expresa por boca de su síndico Vicente A. Murrieta: "que en su concepto no concurre ni puede concurrir fundamento alguno para que se deniegue; ni menos para que se ponga en duda y dilate la concesion; el Rey tiene havilitado este Puerto que es el de esta Ciudad pues no hay otro, y en virtud de esta havilitacion todos los dueños de Embarcaciones puedan tomar este Puerto cargados y descargados, cargar y descargar en el como se executa en todos los demas havilitados por virtud de la misma havilitazion; con que el denegarse la lizencia que se solicita y suspenderla como se suspende, directamente se ofende á la misma concesion y voluntad expresa del Rey". Agregaba que por el simple hecho que, desde la concesión del Libre Comercio en 1778, no hubiera arribado ningún barco a Ensenada "por aquellas causas que no se desconocen, por esto no se há inavilitado el Puerto ni la franqueza de que puede qualesquiera arribar á él". Es interesante hacer notar la sutileza empleada por la corpora-

(3) ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, "Consulado - Legajo 2, Exp. 9"; División Colonia, Sección Gobierno, Sala 9; Anaquel 4, estante 7, número 4.

(4) ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, "Acuerdos del Cabildo", serie III, tomo II, pág. 316.

ción mercantil para la habilitación de Ensenada, ya que nadie le podía negar que carecía de las condiciones para ser puerto de mar, condiciones que lamentablemente no se cumplían en el puerto de "balizas" (fondeadero situado frente a la ciudad) o en Barracas. El informe cerraba afirmando que no sólo correspondía el otorgamiento de la licencia a Fernández, sino que el Virrey se dignara "comunicar á esta Junta la providencia que se expida sea adversa ó prospera, para tomar en consecuencia los recursos que estime convenientes" (5).

Mientras en el ambiente colonial se acumulan los petitorios de los comerciantes y los reclamos de la Junta de Gobierno al virrey, los acontecimientos no son tan halagüeños en la Madre Patria. Francisco Giménez Sarmiento, apoderado ante la Corte, avisa a principios de 1799 haber elevado el recurso de habilitación por la vía pertinente, pero adelantaba que la tramitación sería larga y dificultosa, porque "la Ciudad de Montevideo noticiosa de el proyecto ha ocurrido oponiéndose por razón del perjuicio que se le seguirá con su aprobación, lo que parece apoya tambien el Señor Virrey". Por ello también postergaba cautelosamente la impresión de los planos del nuevo puerto, temiendo que no fueran autorizados por la Corona.

Pasará todo un año sin que se agite el expediente. A principios de 1800 acusa recibo la Junta de una representación del Cabildo de Montevideo, oponiendo reparos e inconvenientes a la habilitación, por lo que se ve obligada a elevar nuevo oficio a la Corte "desvaneciendo los argumentos, con arreglo a los antecedentes". Mientras tanto se inicia la limpieza del canal de acceso, en el que se encontraban los restos del casco de una embarcación que había naufragado hace varios años.

Lo que en sus comienzos había sido un conjunto de petitorios de comerciantes se transforma y consolida en un movimiento de opinión de alcances populares. El 9 de diciembre de 1800 recibe el Consulado un memorial de un nutrido grupo de mercaderes, evidentemente apoyados por el Cabildo y diversas entidades representativas de la comunidad, peticionando que el Consulado interesara al virrey y protegiera la fundación del puerto de la Ensenada, demostrando el vehemente anhelo y la necesidad para el comercio bonaerense de un puerto para la navegación de alto bordo, que cubriese la falta de capacidad de Barracas y careciera de los peligros del de "valizas". Tanta insistencia consigue quebrar la reticencia virreinal; el 11 de abril Avilés firma el "Decreto expedido para que puedan hacerse cargas y descargas en el Puerto de la Ensenada y otros puntos", acordándose acusar recibo, darlo a publicidad por carteles y remitirlo al diputado en Monte-

(5) ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, "*Actas del Consulado*", tomo 3, págs. 191-196.

video y al alcalde de Maldonado, "para que lo publique en los mismos términos y se dé noticia á los Consulados de la Península (6). Esta última medida provocará la desacertada reacción del Gobernador de Montevideo, Bustamante y Guerra, que manda arrancar los carteles fijados por la diputación consular. Así lo denuncia en una carta del 27 de mayo el diputado Martínez que, defendiendo la autonomía del comercio, había respondido a un oficio extemporáneo en que se le prohibía la fijación de autos, que esos edictos no se referían a actos gubernativos ni políticos, encontrándose por ende más allá de la órbita de atribuciones y derechos del gobierno intendencia (7). Pero el proceso desencadenado se encontraba ya en plena marcha y no podía ser detenido por inhibiciones fútiles y rencorosas.

Como mencionáramos más arriba, el 5 de mayo de 1801 se funda la villa de las Mercedes, estableciendo un núcleo poblado a orillas del río, que permitiría tener en poco tiempo suficiente capacidad para almacenar las mercaderías pasibles de exportación y un fuerte, que no sólo servía para la guardia militar, sino también para el personal de resguardo. Mientras espera la contestación de España, la Junta del Consulado no se duerme sobre los laureles recién conquistados, procurando en sus estudios para la instalación de fanales y en sus trabajos de limpieza del puerto, llegando inclusive a contratar un buzo para dejar expedita de cascos la ensenada. Tampoco declina en sus esfuerzos cuando se entera de la Real Cédula del 23 de abril de 1800, que no acordaba la habilitación de la Ensenada, pidiendo en cambio que se formara expediente ante el virrey, para que éste estudiara con la "escrupulosidad que exige la materia e informe lo que se le ofreciese y pareciese en el asunto" (8). Tal resolución obliga a reiniciar el expediente y refutar las aseveraciones del gobernador Bustamante y Guerra, cuya opinión personal rayaba en lo despectivo, considerando a Ensenada únicamente como guarida de contrabando y lugar destinado a incrementar los perjuicios que experimentaba la Corona por las extracciones ilícitas de metálico. Cuando las actuaciones son elevadas al Cabildo de Montevideo, para que éste en el plazo de veinte días "perentorios deduzca sus derechos", hace oídos sordos al término estipulado y luego de varios informes dilatorios, comunica haberlas pasado al Gobernador, que se había manifestado deseoso de asesorar al Ayuntamiento acerca de la practicabilidad de la habilitación, por sus conocimientos náuticos y de matemáticas. Desesperadamente lucha Busta-

(6) ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, "Consulado - Actas manuscritas, tomo 3", folios 3, 95 y 81 bis (Sala 9, A. 29, E. 1, N° 3); "Consulado - Legajo 7, Exp. 10, folio 270 (Sala 9, A. 4, E. 6, N° 2).

(7) ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, "Consulado - Montevideo", folio 113-114 (Sala 9, A. 4, E. 6, N° 10).

(8) ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, "Consulado - Antecedentes, Reales Cédulas y Ordenes", tomo 1 (Sala 9, A. 4, E. 6, N° 1).

mante y Guerra para sofocar todo intento que se oponga a los intereses de Montevideo, sin pensar con ello que estaba coartando la libertad de comercio de otros puertos, no sólo en la ribera occidental del río, sino hasta en su propia orilla, donde Maldonado, con su inmejorable posición geográfica, tampoco era habilitado (y cuando el Consulado, al proponer los auxilios para los puertos de la Banda Oriental, incluye a Maldonado, Bustamante ni siquiera se preocupará por aceptar los medios que ofrece la institución mercantil). <sup>(9)</sup>.

Cuando el expediente regresa a Buenos Aires es pasado al Cabildo, que lo demora interminable e inexplicablemente. Luego es elevado a la Corona por Sobremonte, siguiendo el camino de tantas representaciones e informes que nunca fueron respondidos. Aún en 1805 solicita el virrey que se le entreguen diversos instrumentos de medición de la Escuela de Náutica del Consulado al capitán Juan Gutiérrez de la Concha, para levantar un nuevo plano del puerto de la Ensenada <sup>(10)</sup>.

En abril de 1802 y en base a una propuesta de Agustín Wright, se ofrece el consulado a construir tres puentes en el camino al puerto de la Ensenada, considerando que con una ruta transitable en todo tiempo se consolidaban sus argumentos para poder conseguir la habilitación <sup>(11)</sup>. A partir de esa fecha y hasta la revolución de Mayo callan los documentos de la institución mercantil, pero en los registros aduaneros se encuentran múltiples ejemplos que permiten afirmar que, aunque oficialmente la Ensenada no era puerto habilitado, arribaban a él los barcos del comercio de ultramar, excepto los de esclavatura, que eran perseguidos por el resguardo y obligados a retornar a Montevideo, dadas las obligaciones de la cuarentena, para la que se carecía de instalaciones adecuadas en Buenos Aires y puertos menores de esta costa <sup>(12)</sup>.

Cuando en mayo de 1810 Manuel Belgrano es llamado a integrar la Junta de Gobierno Provisional, que regirá los destinos de la patria independiente "bajo la máscara de Fernando VII", lleva consigo todos aquellos problemas, sueños y esquemas que no pudiera materializar

<sup>(9)</sup> ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, "Consulado - Expedientes, Legajo 4, Exp. 24" (Sala 9, A. 4, E. 7, N° 6); "Consulado - Actas manuscritas, tomo 3, folio 150" (Sala 9, A. 29, E. 1, N° 3); "Consulado - Comunicaciones, folio 322" (Sala 9, A. 4 E. 6, N° 2).

<sup>(10)</sup> ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, "Consulado, Legajo 4, Exp. 38" (Sala 9, A. 4, E. 7, N° 6).

<sup>(11)</sup> ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, "Consulado - Comunicaciones", folio 348 (Sala 9, A. 4, E. 6, N° 2); "Consulado - Actas manuscritas, tomo 4, folios 15 y 24" (Sala 9, A. 29, E. 1, N° 4).

<sup>(12)</sup> ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN. Ver *Aduana de Buenos Aires*. Entrada de mercadería procedente del comercio libre entre la Península y sus dominios, a partir de 1802. La primera que se encuentra asentada es la fragata "Canton", llegada en noviembre de ese año a Ensenada, al mando de su maestre Simón de Salduendo, procedente de Canarias en derecho a ese puerto, por lo cual carece de guías con destino correspondiente. Se puede encontrar en División Colonia, Sección Contaduría, Sala 13, A. 14, E. 7, N° 1).

en los diez y siete años de fecunda actividad en el Consulado. Ahora tiene en sus manos aquellas anheladas posibilidades y, en estas condiciones, ¿quién está mejor indicado que él para sugerir todas esas reformas económicas, edilicias, educacionales e industriales que había estado preparando durante tanto tiempo? ¿Quién de los integrantes de este primer organismo rector de nuestra tierra tenía como antecedentes el haber estado continuamente en contacto con ese tipo de problemas? ¿Quién, finalmente, había cursado estudios económicos en España y se transformó en el más asiduo propagandista del librecambismo y del industrialismo en Buenos Aires? Solamente podemos señalar una persona que reuniera todos estos atributos, y no es otro menos que Belgrano.

Cuando Montevideo se opone a la Junta de Mayo, ésta resuelve inmediatamente la situación de peligro abriendo todos los puertos de la jurisdicción del virreinato. En esta medida general que se inicia por el puerto de Maldonado, el caso de la Ensenada de Barragán adquiere otro matiz, el de la indispensable necesidad. Por ello, el 12 de octubre se decreta que todos los navíos mercantes, sean nacionales o extranjeros, que no pudieran entrar en el canal de Barracas, debían girar obligatoriamente a Ensenada, no pudiendo estacionarse en las balizas exteriores, frente a la ciudad. Por decreto del día 24 se vende una cantidad de terrenos para formar un núcleo mayor de población en Ensenada, que ya contaba con un cuartel y una batería de defensa (la misma que en 1806 e integrada parcialmente con cañones de bronce que habían sido del Consulado, contestó el primer amago de desembarco inglés). Seis días más tarde se adopta otra medida para fomentar la construcción, habilitando con dos mil pesos a todos los que quisieran instalarse en la floreciente villa con hornos de ladrillo o de cal (13). A éstas se agregan otras medidas posteriores, aminorando los derechos en las exportaciones y fijando fletes reducidos para la conducción y arriería.

En 1811 le toca aún al Consulado intervenir nuevamente en materia portuaria, colocando doce boyas de pino en el canal de entrada a la Ensenada, mientras asegura el acceso por tierra, edificando seis grandes puentes sobre los arroyos que impedían el tránsito desde la capital (14).

(13) El puerto de Maldonado fué habilitado el 2 de julio de 1810. "*Registro Nacional*", tomo 1º (ver decretos de acuerdo a fecha de 1810) "*Gaceta de Buenos Ayres*" edición facsimil hecha por la Junta de Numismática e Historia Americana, tomo 1º, *Gaceta extraordinaria* del 15 de octubre de 1810; ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, "*Consulado - Expedientes*, legajo 4, Exp. 24" (Sala 9, A. 4, E. 7, Nº 6).

(14) ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, "*Consulado - Tesorería, Cargo y Data*" (Sala 13, A. 47, E. 4, Nº 30); "*Consulado - Correspondencia*, folio 41/41 v." (Sala 9, A. 4, E. 6, Nº 16); "*Consulado - Actas manuscritas*, tomo 6, folios 3 a 18" (Sala 9, A. 29, E. 1, Nº 6).



El mismo aspecto puede ser observado en el caso de Patagones, aunque en forma más reducida y menos hilvanada. Ya en 1798 se reclama a la Corona por la necesidad de efectuar un reconocimiento del río Negro "de la Patagonia" (agregamos esta pequeña cita para diferenciarlo perfectamente del homónimo del Uruguay), hasta más allá de la sierra del Volcán, a la que había llegado Basilio Villarino. A tal efecto Cerviño e Inciarte levantan un plano "de todo este Virreynato que para su gobierno pidió este Consulado" (15). Acontece lo mismo que sucediera con el puerto de Ensenada; el monarca exige por Real Orden del 25 de septiembre de 1799 que el virrey Avilés informe, con todos los datos convenientes, para poder resolver en base a su consejo (16). Posteriormente la Junta se apartará de la prosecución de esta vía fluvial, interesándose por abrir un camino a Chile por tierra, que fuera transitable en todas las estaciones (no sólo se encuentra uno, sino hasta cuatro variantes).

Dos representaciones, referentes ambas a la extracción de sal de aquellas entonces apartadas y remotas regiones, constituyen el tenue nexo que desembocará en el pedido de habilitación para Río Negro (como se llamaba ya a toda esa región en que se asentaba el fuerte de Patagones). En ambos documentos los habitantes claman por la exiguidad en que viven, pudiendo tener un giro mercantil bien rentado con la industrialización y transporte de sal comestible a la capital del virreinato. Todos estos intentos harán que la Junta de Gobierno se interese por el estado de población del fuerte de Carmen de Patagones, para conseguirle alguna gracia real, por medio de la cual fuera posible fomentar la navegación, industria y comercio de la villa. El informe es solicitado de una de las personas en que se reconocía en esos momentos mayor capacidad y conocimientos de la zona austral, el piloto José de la Peña, que ya presentaba el 23 de octubre de 1805, una detallada relación en la que también pedía el reconocimiento y la exploración de otros varios ríos de la costa sud. Ese mismo día se resuelve elevar el informe a consideración del virrey Sobremonte, exigiendo para Carmen de Patagones en el Río Negro la habilitación como puerto menor. Esta diferenciación entre los puertos habilitados provenía del Reglamento de libre comercio de 1778, que clasificaba los puertos en estas dos categorías de acuerdo al caudal de tráfico anual, concediendo a los puertos menores un arancel de derechos más favorable. Los datos suministrados por de la Peña eran apoyados en memoriales anteriores, especialmente los confeccionados en 1784 por Francisco de Viedma,

(15) BIBLIOTECA NACIONAL, Colección de documentos, N° 4671; ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, "Actas del Consulado" tomo 3, págs. 189 y 282; tomo 4, pág. 57.

(16) ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, "Consulado - Antecedentes, Reales Cédulas y Ordenes", tomo 18, folio sin numerar (Sala 9, A. 4, E. 6, N° 18).

demostrando la importancia y la fertilidad de las tierras patagónicas. En caso que Sobremonte necesitara cualquier argumento adicional, podría requerirlo de Azara, de la Peña, Cerviño o del mismo Viedma, que ahora era gobernador intendente de Cochabamba <sup>(17)</sup>.

En ese momento no será atendido el pedido por el virrey, sumamente preocupado por los rumores de invasión. El proyecto había sido indudablemente propulsado por Belgrano, quien de su puño y letra había acotado al margen de una de las representaciones de los salineros, que Cerviño se pusiera en contacto con Azara, para conocer mayores detalles acerca de como podía fomentarse la zona austral <sup>(18)</sup>. Tal como en el caso de la Ensenada, la documentación del intento fallido es depositada en una de las gavetas del escritorio del secretario consular, hasta que le llegue la hora de ser empleada. El 21 de julio de 1810 la Junta Provisional Gubernativa se pronuncia, declarando habilitado "el Puerto del Río Negro en Patagones", en la clase de menor, haciendo la salvedad que los barcos negreros debían arribar sin embargo al puerto de la Ensenada <sup>(19)</sup>.

En ambos casos se manifiesta claramente el empeño puesto por el Consulado para conseguir el comercio directo desde la banda meridional del Río de la Plata, aún antes de pensar en la posible separación o escisión de los territorios que constituirían la gran nación hermana del Uruguay. No lo guiaba un interés político, como tantas veces se le achacara, sino el conocimiento de la realidad, representada por el movimiento comercial preponderante del núcleo económico de Buenos Aires (demostrado irrefutablemente por las cifras de recaudación aduanera), cuyo giro encarecía y se demoraba con los fletes indirectos y el excesivo manipuleo de la mercadería. Aunque pretenda argumentarse que la posición de Montevideo facilitaba las exportaciones de frutos, cueros, etc., por que gran parte de las vaquerías se encontraba en la Banda Oriental, no acontecía lo mismo con todos los productos provenientes de la carrera del Paraguay y del tráfico interior. La interioridad morfológica de Buenos Aires es ampliamente compensada, no por antecedentes históricos y mayor antigüedad de la población, sino y sobre todo, porque era amplia e indiscutiblemente el núcleo rector del comercio virreinal, que la hegemonía de Montevideo trataba de convertir en centro secundario y dependiente.

GERMÁN O. E. TJARKS.

(17) Idem anterior y "Consulado - Actas manuscritas, tomo 4, folios 21 y 42 (Sala 9, A. 29, E. 1, Nº 4) y tomo 5, folio 7 (Sala 9, A. 29, E. 1, Nº 5).

(18) En la primera de esas representaciones, suscripta por los pobladores José Real y Andrés Villanueva. "Consulado - Actas manuscritas, tomo 4, folio 21". (Sala 9, A. 29, E. 1, Nº 4).

(19) REGISTRO NACIONAL, tomo 1 (1810-1821); *Gaceta de Buenos Aires*, etc., Nº 10 del 9 de agosto del año de 1810; ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, "Consulado - Actas manuscritas", tomo 5, folio 116 (Sala 9, A. 29, E. 1, Nº 5).